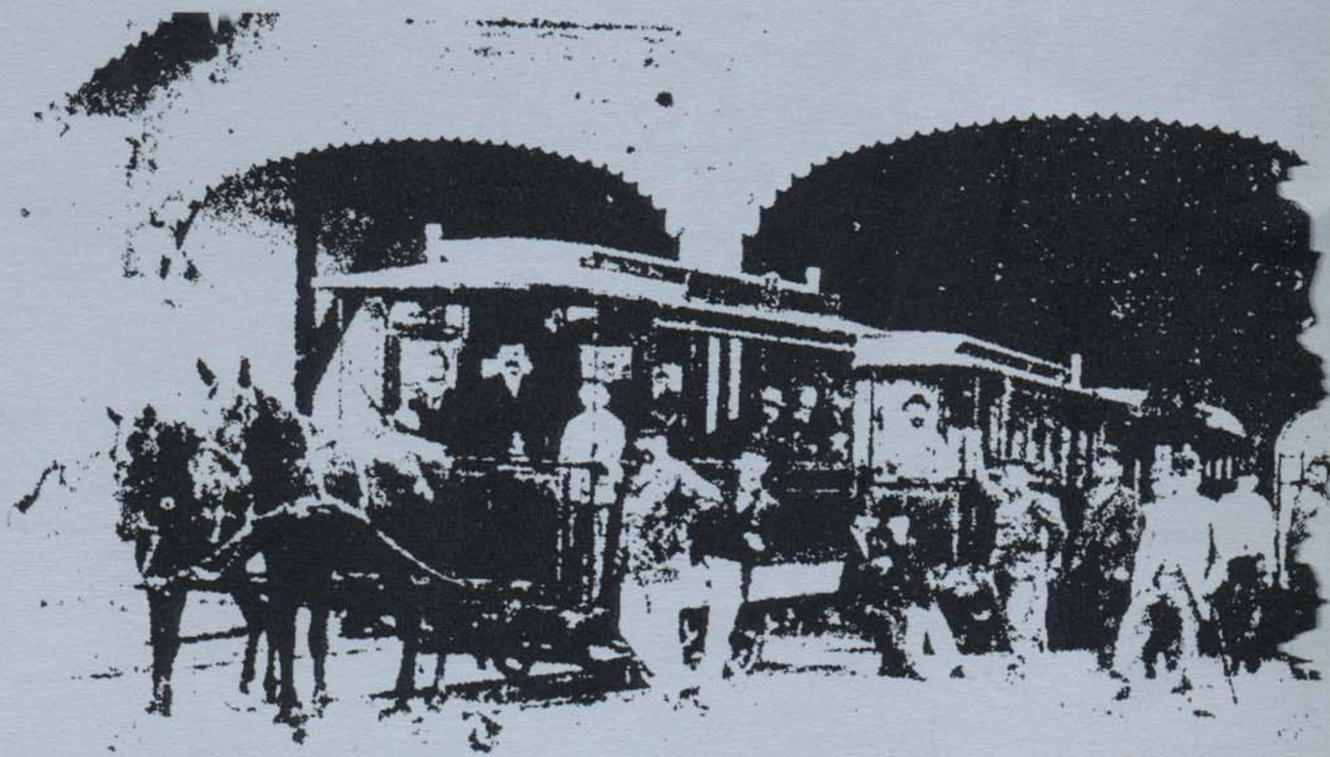
0110

СТО ДЕСЕТ ГОДИНА ГРАДСКОГ ПРЕВОЗА У БЕОГРАДУ



1892-2002



ГСП



ОДБОР ЗА ПРОСЛАВУ 110 ГОДИНА ПОСТОЈАЊА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА У БЕОГРАДУ

МИЛАН НОЖИНИЋ - генерални директор ГСП "БЕОГРАД"
ДОБРИЦА БОСАНАЦ - заменик генералног директора
ДРАГАН ИВКОВИЋ - заменик генералног директора
ДРАГОСЛАВА ДРЧА - помоћник генералног директора за правне, кадровске и опште послове
ЕМИЛИЈА БОГДАНОВИЋ - директор РЈ Завод за истраживање и планирање развоја
МИРЈАНА ЈОВАНОВИЋ - помоћник директора РЈ Саобраћајна оператива
ЗОРАН СТОЈКОВИЋ - руководилац Сектора за комерцијалне послове
ЉИЉАНА ИЛИЋ - руководилац Центра за информисање
МИРА ЛАТИНОВИЋ - шеф Одељења Маркетинга Центра за информисање
МИЛЕНА ЛАЗАРЕВИЋ - главни инжењер грађевинарства у РЈ Завод за истраживање и планирање развоја

Ове, 2002. године, Градско саобраћајно предузеће "Београд" прославља 110 година свог постојања, што представља јубилеј и Београда којим се обележава почетак организованог јавног превоза у нашем главном граду.

Ова јавна служба и ГСП "Београд" представљају део богате историје Београда, део његовог живота, његове прошлости и садашњости.

Те давне 1892. године, 14. октобра по новом календару, пуштена је у рад прва линија тадашње "Градске железнице", трамвај са коњском вучом од Калемегдана до Славије.

Трамвај са електричном вучом појавио се на београдским улицама већ 1894. године, само десетак година касније него у осталим европским престоницама. Та чињеница најбоље илуструје напоре тадашње мале балканске варошице од 60.000 становника да достигне корак модерног времена и да се укључи у токове друштвеног и економског прогреса. Управо последња деценија XIX века представља прекретницу у урбаном и комуналном развоју Београда: 1892. године Београд је добио трамвај са коњском вучом и водовод 1893. године електрично осветљење, 1894. електрични трамвај.

Од тада па до данас јавни градски саобраћај је са више или мање тешкоћа и успеха, ишао у корак са развојем Београда, пратио његово територијално ширење и раст становништва. ГСП "Београд" је делио судбину Београда, пролазећи кроз периоде развоја, ратова и криза.

Најинтезивнији период развоја Градског саобраћајног предузећа одвијао се од 1981.-1988. године када је из средстава самодоприноса и комуналног доприноса изграђен звачајан део инфра структуре постојећег система. Посебно тешке су биле године ратова у прошлом веку, када је ГСП увек изнова морао да отклања настале последице.

Последња деценија прошлог века, обележена је кризом у Јукославији. Рат, санкције и економска криза доносе тешке последице јавном градском превозу у Београду односно нашем предузећу.

Возни парк се не обнавља а просечна старост возила расте (са4,5 - 1991. на 10,2 - 2000. године). Смањује се број возила у саобраћају (са 1150 - 1991. на 415 - 2000. године). Велики број квалитетних кадрова напушта компанију. Престаје се са улагањем у инфраструктуру и прекид остваривања развојних планова.

Након окончања кризе, 2000. године Градска влада интезивно улаже у јавни градски превоз. Стижу и донације из иностранства - Кредит ЕБРД од 20 милиона Еуро и Донација Владе Јапана од 15 милиона УСА $ за набавку возила и опреме.

Град Београд спроводи Програм ревитализације предузећа ГСП, са циљем да квалитетно обавља задатке носиоца јавног превоза.

110 година самопрегорног рада многих генерација радника уткано је у развој нашег Предузећа. Данас, са дужним поштовањем, можемо се осврнути на њихово дело и одати им заслужено признање.

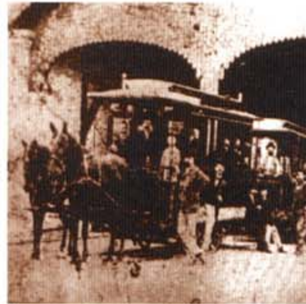
Уверен сам да ће будућност Градског саобраћајног предузећа "Београд" бити успешна и у складу са богатом традицијом.

дипл. инг. саобраћаја ***Милан Ножинић***
генерални директор

1892
1944

ПОЧЕЛО ЈЕ ОД ТРАМВАЈА СА КОЊСКОМ ВУЧОМ...
ЈАВНИ ГРАДСКИ САОБРАЋАЈ ИЗМЕЂУ ДВА РАТА
УВОЂЕЊЕ АУТОБУСКОГ САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ


1


2


3

ПОЧЕЛО ЈЕ ОД ТРАМВАЈА СА КОЊСКОМ ВУЧОМ...

Четрнаестог октобра 1892. године (по новом календару) у Београду је на свечан начин пуштена у саобраћај новосаграђена трамвајска линија од Калемегдна до Славије. Тог дана градским улицама прошао је први трамвај у кога је био упрегнут пар коња. Био је то почетак функционисања једне значајне градске службе која је имала задатак да јавним градским саобраћајним средствима обавља превоз путника из једног краја града у други. Од увођења првог "коњског трамваја", како су га грађани називали, односно од почетка рада "Београдске варошке желез-нице" како се званично звала и концесионарска организација за изградњу и експлоатацију трамвајских линија - протекло је 110 година.

Обележавајући овај значајни јубилеј колектив Градског саобраћајног предузећа желео је да и овом публикацијом отргне од заборава бар неколико значајних момената из развоја градског јавног саобраћаја у Београду у протеклих 110 година.

Увођење и развој градског јавног саобраћаја нераздвојно је везан са историјом и развојем града у целини. Период од 1892. године до данас протекао је у интензивној изградњи и територијалном ширењу Београда, уз сталан пораст броја становника. Овај период свакако је карактеристичан и по непрекидним напорима да се, у складу са таквим развојем града, стварају материјални, технички и други услови за развој и организацију градских комуналних и других јавних служби, ради задовољења потреба грађана Београда.

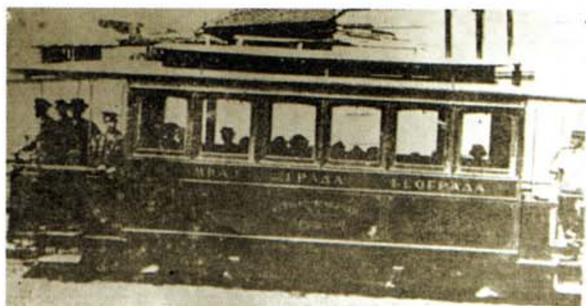
У доба када је Београд добио градски јавни саобраћај био је у току велики општи полет у укупном развоју града. Током последњих деценија **XIX** века Београд је такорећи одмах после скидања турске заставе са зидина његове тврђаве, почео да се ослобађа физиономије периферне турске вароши и постепено добија обележје савременог европског града. Већ 1884. године добија железничку везу са Земуном, а преко њега и са западном Европом. Нешто касније завршена је изградња пруге од Београда до Ристовца и од Ниша до Пирота, што је омогућило повезивање Београда са Солуном и Софијом.

Кратко време пре увођења трамвајског саобраћаја, исте 1892. године, Београд је добио





5



6



7

и савремени водовод, а 1893. године и електричну централу и прво градско електрично осветљење. Истовремено се Београд почео развијати и као привредни центар ондашње Србије. Поред многобројних занатских радионица, у Београду је 1893. године било око 20 индустријских предузећа (фабрике шећера, кекса, текстила, затим пивара, кланица, нови млинови, ливница, парне стругаре, металургијска предузећа и др.). Подигнуто је више модерних јавних грађевина и стамбених зграда. Број становника је све брже растао. Док је 1867. године у Београду било око 25.000 становника, број његових житеља нарастао је до 1874. године на преко 35.000, 1892. године имао је око 61.000, а крајем **XIX** века близу 80.000 становника.

Од краја 1894. године, за наредних скоро 10 година, нису се обављали радови на модернизацији и проширењу мреже београдске варошке железнице. Тек пошто су 1903. године послови око изградње и експлоатације трамвајског саобраћаја и електричног осветљења прешли у руке белгијског капитала - такозваног Белгијског анонимног друштва, убрзана је електрификација трамвајских пруга. Током 1904. године електрични трамваји потиснули су трамваје са коњском запрегом са линија Калемегдан - Славија и Жагубица - Електрична централа, а 1905. године и с последње линије Теразије - Ново гробље. "Коњски трамваји" су, поред обављања функције јавних превозних средстава, били и својеврсна атракција у ондашњем Београду и њихова живописна слика остала је дуго у сећању савременика.

Поред електрификације постојећих, Белгијско анонимно друштво изградило је 1906. године нову трамвајску линију: Коларац (данашњи Трг Републике) - Ташмајдан, која је пролазила кроз данашњу Ул. Лоле Рибара. На тој прузи радио је само један трамвај. Тек 1923. године ова линија је продужена кроз данашњу Ул. 27. марта све до Новог гробља. Од изградње ове пруге у Београду више није било радова на проширењу мреже трамвајских пруга све до краја Првог светског рата и ослобођења Београда од аустро-немачке окупације.

Године 1906. на свим трамвајским линијама саобраћало је укупно 16 моторних трамва-

8

9



10



11

јских кола. То су била два типа двоосовинских кола с моторима од 35 и 45 КС. Први тип назван је "Теразијски", зато што је саобраћао кроз варош, имао је каросерију са удобним "испуњеним" седиштима и наслонима обложеним плетеном морском трском. Други тип кола назван "Топчидерски" имао је клупе с дрвеним седиштима, чији су се наслони могли пребацивати на супротну страну, тако да су путници увек могли да седе лицем окренути у правцу вожње.

После електрификације трамвајског саобраћаја, трамваји на запрежну вучу служили су дуги низ година као приколице електричних трамвајских кола. Њих је, такође, било две врсте - с летњом отвореном и зимском затвореном каросеријом.

Током 1909. и 1910. године набављено је још 10 моторних кола, па је у Београду радило укупно 26 моторних кола с 12 приколица.

Двадесет година после увођења трамвајског саобраћаја и 7 година после електрификације последње линије, у Београду је 1912. године било 8 трамвајских линија, којима су саобраћала просечно дневно 24 трамвајска моторна кола и 12 приколица. Те године превезено је 7,5 милиона путника.


36


13


14

ЈАВНИ ГРАДСКИ САОБРАЋАЈ ИЗМЕЂУ ДВА РАТА

Први светски рат и окупација Београда оставили су у веома тешком стању електричну централу, електричну мрежу, а тиме и градски трамвајски саобраћај. Белгијско анонимно друштво није било у могућности да их брзо поправи и побољша. Зато је ускоро по ослобођењу града 1919. године, Општина београдска преузела од поменутог Друштва под своју управу електричну централу и целокупну електричну мрежу, као и возила и постројења трамвајског саобраћаја. Затечено стање у трамвајском саобраћају било је следеће: укупна грађевинска дужина трамвајског колосека свих пруга износила је 20,1 км. Рачунајући колосеке у депоима (око 1,5 км), било је укупно 21,6 км пруга, од тога 4/5 једноструког и 1/5 дуплог колосека. За 8 трамвајских линија располагало се 1920. године са 26 старих моторних кола и 12 приколица. Све је то преостало још из предратног времена готово потпуно дотрајало. Поједине шине нису биле мењане још од 1892. године, доњи строј био је потпуно пропао, итд. Морало се одмах приступити замени дотрајалих стубова на трамвајској мрежи, замени гвоздене тролне жице бакарном, поправкама и реконструкцији горњег и доњег строја пруга и набавкама модернијих трамваја. Општина је израдила програм радова и набавки, који је извршаван у етапама све до 1932. године. Био је то велики подухват на реконструкцији, модернизацији и проширењу мреже градског трамвајског саобраћаја. После ослобођења од аустро-немачке окупације, Београд је као главни град нове југословенске државе почео нагло да расте. Потребе за повећањем капацитета и модернизацијом комуналних служби из године у годину биле су све веће. Број становника се веома брзо повећавао. Већ 1921. године Београд са Земуном има око 130.000 становника. Територија града стално се ширила изградњом нових насеља, продужењем постојећих и изградњом нових улица, итд. У оваквој ситуацији нарочито су дошле до изражаја потребе за проширењем и бољим организовањем градског јавног саобраћаја. Од 1920. до 1924. године старе дотрајале трамвајске шине у дужини од 6 км замењене су новим. Изграђено је нових пруга у дужини од 3 км.

Од 1924. до 1927. године изграђено је нових пруга и удвостручени колосеци на посто-

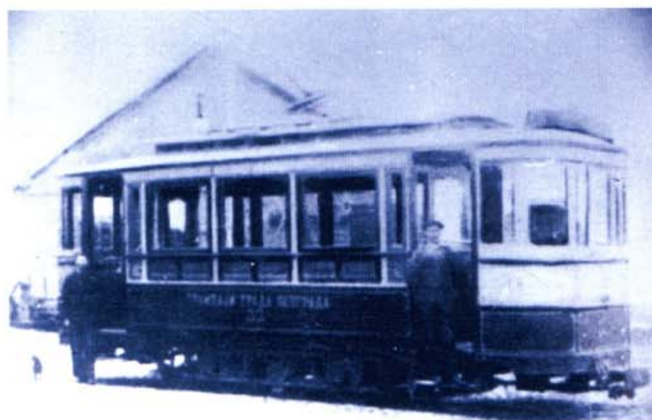

15




Therasia
17

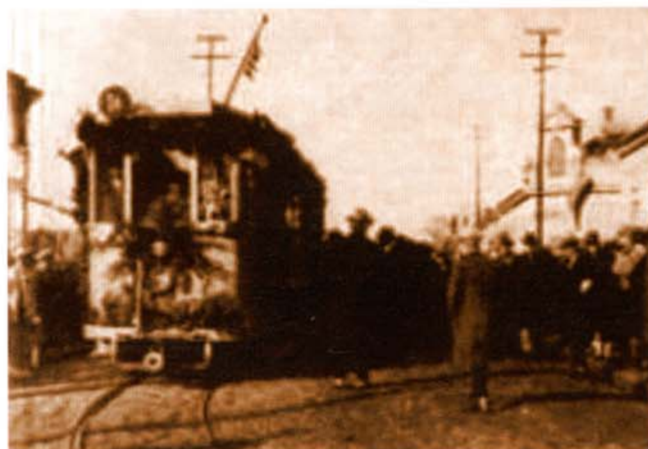



19


20

јећим у укупној дужини од 12,5 км, док је од 1927. до краја 1932. године мрежа трамвајских линија добила још 25 км нових колосека.

Захваљујући овим радовима Београд је крајем 1932. године имао 13 трамвајских линија са укупно 65,5 км трамвајских пруга, од чега су 2/3 биле с двоструким, а 1/3 с једноструким колосеком. Поред осталих, у поменутом периоду отворене су линије: Народно позориште - Кланица, Славија - Вождовац, Кнежев споменик - Сењак - Дедиње, Савинац - Приштинска улица (данас Ул. 14. децембра), затим линија за Чукарицу, итд.


21





УВОЂЕЊЕ АУТОБУСКОГ САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ

Крајем 1927. године једно приватно предузеће увело је у Београду редован аутобуски саобраћај, користећи модерније аутобусе са пнеуматским гумама. Превоз путника обављан је у прво време на линијама Калемегдан - Савинац и Теразије - Дедиње.

Половином 1928. године почео је и редовни аутобуски саобраћај под руководством тадашње Управе трамваја и осветљења Београдске општине, која је претходно од поменутог приватног предузећа откупила 5 половних аутобуса. Са овим возилима пуштене су у саобраћај редовне аутобуске линије Калемегдан - Теразије - Савинац (која је доцније продужена до Котеж Неимара) и Господарска механа - Чукарица (која је 1932. године укинута после изградње трамвајске линије).

У току 1931. и 1932. године отворене су нове линије: Кнежев споменик - Дедиње, Славија - Душановац, Теразије - Пашино брдо и линија Смедеревски друм - Цветкова механа - Приштинска улица (данас Ул. 14. децембра), која је као нерентабилна после краћег времена укинута. На поменутим линијама обично је саобраћао по један аутобус, изузев линије за Котеж Неимар на којој су радила два до три аутобуса.

Све до 1936. године градски аутобуски саобраћај обављан је са истим возним парком. У међувремену коначно је преовладало схватање да је поред трамвајског неопходно интензивније развијати и аутобуски саобраћај, да би се подмиривале потребе крајева града где нема трамвајских линија (за чију изградњу су биле потребне велике инвестиције), или где су те линије биле већ преоптерећене због недовољног броја трамваја, за чију су набавку била потребна велика средства.

Пред сам рат 1941. године, Дирекција трамваја и осветљења располагала је са 87 аутобуса који су обављали превоз путника на 12 аутобуских линија. Поред осталих, аутобуску везу имали су: Земун - Нови град, Аеродром и батајнички пут, затим насеља: Баново брдо, Бањица, Раковица, као и насеља око Градске болнице и др. Уведена је и линија Главна железничка станица - Железничка станица Дунав.

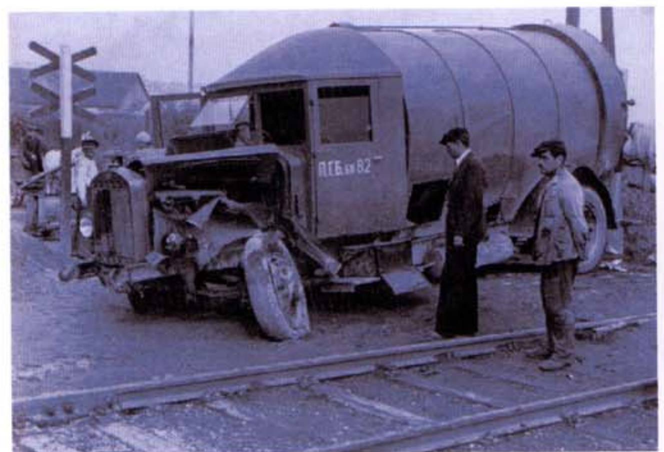
ОМНИБУСИ
ГРАДА БЕОГРАДА
33 202



Нагли развој аутобуског саобраћаја може се сагледати из следећих података: године 1929. градским аутобусима превезено је 814.392 путника. Десет година касније, 1939. године, када је дужина аутобуских линија износила 41 км, просечно је радило 17 аутобуса.

Проблем гаражирања и смештаја аутобуса такође је тражио одговарајућа решења. Због тога је током 1939. године израђен пројекат модерне гараже за смештај 120 - 150 возила - аутобуса. Већ 1940. године били су изграђени темељи, али је даље радове осујетио рат 1941. године.

Рат и окупација Београда 1941. - 1944. године, поред осталог , нанели су огромне штете и јавном градском саобраћају. Све што се готово пуних 50 година у овој области стварало и развијало, у шта су улагана велика материјална средства и људски рад, великим делом уништено је или оштећено за трен ока.





1945
2001

РАЗВОЈ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ САОБРАЋАЈА


29


30


31

РАЗВОЈ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ САОБРАЋАЈА

1944 - Почело је са 14 трамвајских кола и 8 приколица.

Возни парк је био онеспособљен, већи део контактне мреже, радионице и остала постројења и објекти неупотребљиви. Од 81,4 км трамвајских пруга остало је свега 2 км. 87 аутобуса је било оштећено и онеспособљено за рад.

1945 - Напори за оспособљавање возног парка

Захваљујући изванредним напорима и залагању радника запослених у јавном саобраћају, већ крајем 1945. године у раду је било 29 трамвајских моторних кола и 8 приколица. Саобраћај се почео редовно одржавати на 4 најважније трамвајске линије: бр.1 (Калемегдан - Славија), бр.2 (на деоници од Електричне централе до Железничке станице), бр.6 (Трг Републике - Цветкова механа) и бр.10 (Славија - Вождовац).

Исте године оспособљена су и 3 аутобуса, која су омогућила отварање прве аутобуске линије после ослобођења - бр. 27 (Народно позориште - Карабурма).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
5	нема података	58	35,125.137

1946 - Оснивање "БЕЛСАПА"

Новоформирано предузеће "БЕЛСАП", које је настало раздвајањем ранијег Одељења за осветљење и саобраћај извршног народног одбора града Београда, наставило је да улаже напоре ради нормализовања прилика у градском саобраћају. У току године, захваљујући огромним напорима целог колектива "Белсапа", било је оспособљено 70 моторних трамвајских кола и 24 приколице.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
10	нема података	106	70,006.444

1947 - Увођење тролејбуса у Београду

Први тролејбус појавио се на београдским улицама приликом Првомајске параде 1947.године. Непосредно затим - 22. јуна, отворена је редовна тролејбуска линија Калемегдан - Славија.

Ове године он бележи 55 година свог постојања.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
12	нема података	181	89,015.236

42

BG 277-27



34



35

1948 - Даље проширење тролејбуског саобраћаја

1. јануара исте године пуштене су у рад две тролејбуске линије на релацији Калемегдан - Крушевачка и Калемегдан - Душановац, новоизграђеним деоницама вођеним улицама: 14. децембра, Жичка, Војислава Илића, Господара Вучића до Крушевачке.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
6	нема података	192	137.937.700

1949 - Тешкоће због несташица резервних делова и материјала

Због отежане набавке трамваја приступило се проширењу аутобуског саобраћаја.
Набављено је 67 аутобуса марке "Рено" и 10 аутобуса белгијске фирме "МИАС", 11 тролејбуса, отворене линије 28 (Народно позориште - Градска болница), 30 (Трг Димитрија Туцовића - Трошарина) и 33 (Зелени венац - Баново брдо).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
13	нема података	259	163.873.641

1950 - Осетно повећање аутобуског саобраћаја

Набављено 78 аутобуса, отворене линије: 31 (Трг Димитрија Туцовића - Железник) и 36 (Београд -Тошин бунар).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
9	221,7	284	170.748.324

1951 - Примена нове тарифе у саобраћају

Цене су повећане са 2 на 10 динара, чиме је постигнуто растерећење возила. Отворене су две нове трамвајске линије: 16 (Булевар револуције - Пристаниште) и 20 (Вождовац - Пристаниште).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
10	265,6	291	162.819.989

1952 - Даље повећање аутобуског саобраћаја

Уведене линије 33 (Зелени венац - Баново брдо), 37 (Земун - Батајница) и 31 (Београд - Железник). Пуштена у рад нова тролејбуска линија 12 (Калемегдан - Аутокоманда).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
24	251	291	114.508.067



38



39

1953 - Пуштени у саобраћај нови трамваји ПЦЦ

Набављено 5 трамваја марке ПЦЦ (са 480 седишта) из Белгије и то је била прва обнова трамвајског возног парка после рата.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
24	251	320	143,354.468

1954 - Отежани услови превоза путника

Београд је имао близу пола милиона становника. У саобраћају је било свега 181 возило. Тадашњи прорачуни и анализе су показали да је за нормално одвијање превоза путника потребно повећати број возила за 2 до 2,5 пута. Свега су уведене две линије: приградска 38 (Трг Димитрија Туцовића - Падинска скела) и градска 39 (Топчидерска звезда - Дунав станица). Падинска скела је била веома важан приградски реон, као највећи снабдевач производима ПК "Београд".

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
25	261,9	348	156,847.495

1955 - Застарелост возног парка

Од 109 моторних кола, 8 (АЕГ) су била набављена 1923. године, 12 (ББЦ-I) набављено 1928.-1930. године, 8 (ББЦ-II) набављено 1937, 15 (Шкода - I) 1928. године 3 (Шкода - II) 1937. године, 14 (Бреда) 1948. године, 28 (Сименс) 1923. године, 14 (Колбен) 1928. године и 1 (ДТО) 1938. године.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
25	222,1	348	165,812.692

1956 - Набављено 61 ново возило:

30 тролејбуса домаће производње "Гоша", 30 аутобуса "Алфа Ромео" и 1 трамвај "Гоша". Пуштањем у саобраћај новог моста преко Саве омогућено је повезивање Земуна са Београдом и отворена тролејбуска линија (Београд - Земун) што је било веома значајно за становнике Земуна.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
31	229,2	400	166,785.881

1957 - Побољшан превоз путника

Набавком још 51 новог аутобуса (20 марке "Алфа Ромео" и 31 марке "ФАП" и 10 тролејбуса "ГОША") знатно је побољшан превоз путника. Отворена линија 22 (Београд - Болеч), 41 (Раковица - Кијево), 43 (Бежанија - Сурчин) и линија 37 продужена до Нове Пазове.



40



41

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
33	256,5	383	182.452.175

1958 - Превезено 206 милиона путника

Набављен још 21 тролејбус марке "ГОША", 39 аутобуса и 10 аутобуских приколица.
Побољшан је саобраћај у Земуну отварањем нове тролејбуске линије 15 (Београд - Нови Београд), уведене две нове аутобуске линије 21 (Бајица - Кумодраж) и 42 (Београд - Умка), линија 22 за Болеч продужена до Гроцке.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
34	300,7	422	206.185.194

1959 - Побољшана организација рада у Предузећу

У циљу бољег пословања и повећања продуктивности рада, извршене су организационе промене. једна од најзначајнијих била је издвајање одржавања возног парка из састава ремонта и прикључење Сектору за експлоатацију саобраћаја. Распоред возила по гаражама извршен је по типовима ради лакшег и бољег одржавања. Значајан проблем је била велика флуктуација радне снаге. Скоро четвртина радника се мењала у току године, незадовољна ниским личним дохоцима и тешким условима рада.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
34	300,7	422	206.185.194

1960 - Највећа послератна набавка трамваја

Наиме, од 1960. године па у наредних 5 година возни парк се увећао више него претходних 15 година. Набављено је 18 моторних трамваја типа ПЦЦ и 5 трамваја типа "Бреда". Замењен је већи број старих трамвајских моторних кола. Иста година значајна је и по томе што аутобуски саобраћај преузима примат у превозу путника.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
38	349	467	264.028.658

1961 - Аутобуси "ЛЕЈЛАНД" у јавном градском превозу

Склопљен је уговор о набавци 160 аутобуса марке "ЛЕЈЛАНД" из Енглеске, што је представљало крупан догађај у развоју јавног превоза путника у Београду.
Повећање возног парка са 160 "ЛЕЈЛАНДА" веома се повољно одразило на повећање нивоа превозних услуга. Отворено је 15 нових линија, а најзначајније су биле: линија



42

20 (Студентски трг - Мајдан), линија 24 (Дорћол - Неимар), линија 45 (Земун - Нови Београд), линија 16-а (Зелени венац - Нови Београд), линија 22 (Вуков споменик - Цветкова пијаца) и многе друге.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
38	325,2	481	273,519.677

1962 - Формирана такси служба

После ликвидације самосталног такси предузећа, услуге такси превоза у Београду углавном су вршили приватни таксисти. Због тога је Градски народни одбор одлучио да се такси служба организује као допунска делатност Градског саобраћајног предузећа. На почетку рада овај погон имао је 33 стара путничка возила преузета од бившег предузећа и 30 нових возила која су набављена уз помоћ Народног одбора града Београда.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
42	507,6	560	270,679.824

1963 - Превезено преко 300 милиона путника

Ове године забележен је значајан рекорд: возилима Градског саобраћајног предузећа превезено је више од 300 милиона путника. Набављено је за потребе такси службе 77 "Фиата 1300", 10 "Фиата 750" и 20 такси возила "Комби". Повећана је тарифа (на градским линијама за 5 а на приградским за 10 динара). То је омогућило да се побољша и среди финансијско пословање Предузећа, покрију трошкови просте, а делимично и проширене репродукције.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
51	584,7	586	304,489.661

1964 - Даљи напори на побољшању превоза путника

Набављено је 54 нових возила (41 аутобус марке "ФАП", 10 тролејбуса "ПЈС, 2 моторна трамваја "ЂЂ" и 1 приколица. Возни парк је увећан само за 10 возила, јер је 44 возила расходовано.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
51	601	563	297,091.529

1965 - Набављено 47 нових тролејбуса

Набављено 84 нових возила (47 тролејбуса, 21 аутобус, 7 трамвајских моторних кола и 9 приколица. Број линија се није повећао, осим незнатних продужења линија 40 и 43.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
51	605	617	302,289.380


24 ДОРЋОЛ
НЕИМАР
23
КАРАБУРМА
20
МАЈДАН
33
33
BG-276-69
BG-276-59


44


45


46

1966 - 500 километара редовних линија
У пролеће 1966. године отворена линија 31Б(Генерал Жданова - Жарково), а месеца октобра аутобуска линија 25 (Карабурма - Насеље "Браће Јерковић"), пробна линија 38А (Ботаничка башта - Борча) и уговорна линија (Вуков споменик - Лештане). Крајем године укупна дужина мреже линија износила је 688 км. Набављено је: 30 аутобуса, 2 тролејбуса и 7 трамваја.

Међутим, укупан број путника је стагнирао, чак и опао. Разлог је стално повећање броја возила радних организација које саме превозе своје раднике, све већи број приватних аутомобила, увођење петодневне радне недеље, као и недовољан капацитет возила Градског саобраћајног предузећа у време вршних оптерећења.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
53	688	628	306,526.542

1967 - Најакутније питање - повећање возног парка
Приход који се стицао још увек није био довољан за одговарајуће инвестиције. Због тога је повећана стопа амортизације, али није довољна за бржу замену дотрајалог возног парка. Осим тога, трошкови одржавања били су знатно већи због настојања да се возила што дуже користе. Возила су веома често искључивана из саобраћаја.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
66	664,6	613	308,612.100

1968 - још 120 нових аутобуса
Напори органа управљања целог радног колектива у бржем решавању проблема финансирања и кредитирања набавке нових возила уродили су плодом. Извршена је набавка 120 аутобуса: 85 "ФАП"-а, 34 ТАМ-а и 1 ЈУГОЛЕЛАНД, али су расходована 43 аутобуса. Ово је омогућило отварање више нових линија, тј. 4 градске аутобуске линије - 14В (Зелени венац - Галеника насеље), 36А (Зелени венац - Топлана), 46 (Земун - Дубровачка - Главна железничка станица) и 47 (Бирчанинова - Канарево брдо) и једне приградске - 101 (Роспи ћуприја - Вишњица). Поред тога, 9 уговорних линија постале су сталне. За Погон "Такси" набављено је 59 возила а расходовано 76.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
70	671,8	709	314,322.994


47


48

1969 - Аутобуси уместо тролејбуса
Донета одлука о укидању тролејбуса, и њихове замене аутобусима.
У току године тролејбуси на линијама 13 и 16 замењени су аутобусима. Отворене су две нове аутобуске линије 309 (Вуков споменик - Калуђерица) дужине 10,7 км и 531 (Баново брдо - Руша_) од 7,3 км. Набављена су још 93 аутобуса (30 ФАП-а, 61 ТАМ и 2 МАН-а). Захваљујући свему овоме, и поред сталног ширења територије Београда и пораста броја становника, колектив Градског саобраћајног предузећа успева да задовољи нарастање превозних потреба становника.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
75	742,1	735	315.147.604

1970 - Велика предност аутобуса
Дошло је до крупних промена у возном парку. Набављена су 144 нова возила, док је 76 расходовано. Купљено је 139 аутобуса и 5 трамваја (1 моторна кола и 4 приколице). Нова возила омогућила су редовније обављање возних редова. Отворена је нова аутобуска линија 17 (Шумице - Земун - Горњи град). Линије 23 и 16 спојене су у аутобуску линију 16 (Карабурма - Нови Београд). Продужене су аутобуске линије 27в (Трг Републике - Вишњица), 27г (Трг Републике - Миријево), 611 (Земун - Добановци), 306 (Вуков споменик - Лештане) и 12а (Зелени венац - Нови Београд - Сервис).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
74	769,2	806	326,678.683

1971 - Отворен је значајан гаражно-сервисни објекат на Карабурми.
Посебна пажња је посвећена набавци возила већег капацитета.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
81	826,7	827	316,954.901

1972 - Уставна трансформација ГСП-а
Обављене су обимне припреме за прелазак на нову организациону структуру Предузећа и конституисање ООУР-а "као носиоца рада, стварања дохотка и његове расподеле". Закључен је Самоуправни споразум о удруживању 9 ООУР-а у Радну организацију Градског саобраћајног предузећа. Одлучено је да нове организационе промене ступе на снагу 1. јануара 1973. године. Отворена линија 31А (Адмирала Гепрата - Церак), а тролејбуска линија 15 је постала аутобуска.



49



50

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
80	849,6	855	326,543.052

1973 - У корак са повећањем града

Саобраћајна мрежа повећана је за 12,9 км. Отворена је аутобуска линија Зелени венац - Бежанијска коса (болница). Тролејбуска линија 14 постала је аутобуска. Уложен је значајан труд у праћењу ширења града. Пет аутобуских линија продужено је за 11,5 км. Због проширења насеља Котеж и повећаних потреба његових становника, аутобуси са линије 38А (Ботаничка башта - Котеж) почели су да саобраћају до насеља, тако да су линије 38 и 38А практично спојене у једну - 38.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
80	862,5	846	326,543.052

1974 - Типизација возног парка

Возни парк је појачан за 60 нових возила. Значајно је напоменути да је учињен изузетан напор да се возни парк ООУР-а типизира. Нагло је порастао број путника. Уместо 321 милион путника, колико је било предвиђено по Плану, превезено је преко 340 милиона.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
81	868,2	906	341,640.268

1975 - Увођење зонског тарифног система

На почетку године уведене су нове линије: 16Е (Зелени венац - Блок 45), 542 (Раковица - Петлово брдо), 23 (Карабурма - Баново брдо) и 47а (Ташмајдан - Миљаковац II). Код свих основних организација удруженог рада возни парк је знатно подмлађен. У месецу јуну повећане су цене превоза. Истовремено је прихваћен нови зонски тарифни систем. Увођењме претплатних карата превоз је постао мобилнији. Ова мера оцењена је као значајан корак у модернизацији саобраћаја у Београду. Стимулативно је деловала код већег коришћења средстава јавног превоза, а дестимулативно у коришћењу индивидуалног превоза, што је била основна сврха.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
83	917,6	995	352,340.534

1976 - Увођење минибуса у саобраћај

У циљу рационалнијег коришћења превозних капацитета и пружања квалитетнијих услуга у саобраћај су укључени минибуси. Стартовало се са 30 возила. Увођењем жутих трака и бољим регулисањем саобраћаја повећана је комерцијална брзина возила. Преласком на нови систем наплате, који омогућава нео-

51

52


53



54

граничен број путовања, повећана је фреквенција улазака и излазака путника. Број превезених путника по возилу у раду дневно је био већи за 43 путника, али квалитет превоза није нарушен. Нови систем допринео је измени у структури прихода. Наиме, Друштвеним договором на нивоу града онемогућено је радним организацима да својим радницима накнаду за превоз исплаћују у готовом новцу. Због тога је од априла месеца нагло повећан приход од претплатних, а смањен од лисних карата. Градско саобраћајно предузеће сада је имало 85 линија укупне дужине 954 км: 6 трамвајских (48,1 км), 1 тролејбуска (6,6 км) и 78 аутобуских (899,9 км). Отворене су две нове линије: 20а (Студентски град - Учитељско насеље) дужине 6,9 км, и 18 (Браће Јерковић - Нови град) дужине 16 км.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
85	954,6	1.063	388,288.421

1977 - Извршена набавка 170 аутобуса:
60 "Мерцедес" 0317/К, 60 аутобуса ИК-5 зглобних, 50 аутобуса ИК-4 соло.
Завршена II фаза гаражно сервисног објекта на Мостару за смештај и одржавање 150 такси возила, са I фазом могућ смештај 300 возила.
Извршена полигонизација трамвајске мреже и замена тролног точка са пантографима, набавка силицијумских исправљача, трансформатора високонапонских прекидача, чиме је завршен већи део модернизације трамвајског саобраћаја. Испоручен већи део аутомата за поништавање карата.Отворене две нове линије: 37 (Раковица - Дунав станица); 106 (Ботаничка башта - Јабучки рит). Спојене линије 38 и 39 у нову 43 (Котеж - Топчидерско брдо), линија 46 (Гл. железничка станица - Кеј ослобођења) продужена до Црвеног крста и фомирана нова линија 83.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
91	1.021,3	1.059	397,530.000

1978 - Изграђена зграда РЈ Завода за истраживање и планирање развоја
Отворене линије: 58 (Дунав станица - Нови Железник) 88 (Баново брдо - Горњи град) Извршено продужење трамвајске линије 10 до новоизграђене окретнице "Беко".

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
90	1.073,1	1.124	405,686.000


55


56


57

1979 -Завршена изградња погона Космај

Отворене линије: 30 (Калемегдан - Насеље "Медаковић"), 84 (Зелени венац -Галеника), 53 (Зелени венац - Видиковац) и 74 (Кеј ослобођења - Бежанијско гробље)

ГСБ добио наменска финансијска средства за финансирање ауто-ремонтне Ауто базе "Блок 66". Велики губици у ООУР-у "Такси". Набављено 267 нових возила ООУР "Такси" а расходовано 322.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
91	1.093	1.125	447,854.000

1980 - Набављени трамваји ЧКД

Отворене нове линије: 41 (Калемегдан - Бањица II), 65 (Северни булевар - Блок 37) и 72 (Зелени венац - Блок 45). Набављено 9 зглобних трамваја, 31 тролејбус, 52 аутобуса и 12 такси возила. Изграђена нова управна зграда.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
91	1.102	1.167	585,935.000

1981 - Због штедње горива извршена "рестрикција" саобраћаја кроз скраћење линија

Отворене нове тролејбуске линије 19 (Калемегдан - Коњарник) и 21 (Калемегдан - Учитељско насеље), а укинута аутобуска линија 20-А (Студентски трг - Учитељско насеље). Возни парк обновљен са 57 зглобних трамваја, 135 соло аутобуса и 100 зглобних аутобуса. У току су радови на изградњи аутобазе II фазе у "Блоку 66", као и II фазе ауто базе "Земун"

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
96	1.125	1.192	586,048.000

1982 - Увођење самодоприноса

Одлуком о увођењу самодоприноса, ради задовољења заједничких интереса и потреба радних људи и грађана у области јавног градског саобраћаја опредељено је да се изгради низ објеката и инфраструктуре: изградња тролејбуских линија 28 (Калемегдан - Чингријина), деонице (Коњарник - Медаковић III), тролејбуске линије (Калемегдан - Бањица II), трамвајске пруге од Економског факултета преко старог Савског моста до Блока 45, трамвајске од Раковице до Кнежевца са реконструкцијом пруге од Господарске механе до Раковице, трамвајске пруге од Господарске механе до Бановог брда, деонице од Радио индустрије до Устаничке улице, затим од Новог гробља до Рузвелтове, од



58



59

Вождовца до Бањице, реконструкција трамвајске пруге у Ул. Војводе Степе и изградња три исправљачке станице за снабдевање трамваја и тролејбуса електричном енергијом.
Те године је започео најинтензивнији развој јавног превоза од постојања у историји ГСП-а. Реализација програма завршена је до краја 1986. године, сви објекти су стављени у функцију осим једне исправљачке станице. Изграђено је: 28,09 км тролејбуских деоница 24,02 км нових двоколосечних трамвајских деоница и реконструисано је 7,73 км двоколосечних трамвајских деоница.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
107	1.179,5	1.303	623,857.000

1983 - Завршена тролејбуска деоница ка Звездари

Пуштена у експлоатацију тролејбуска линија 28 (Калемегдан - Чингријина), линија 29 (Коњарник - Медаковић III).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
109	1.200,7	1.300	635,800.000

1984 - Завршена трамвајска деоница од Раковице до Кнежевца

Реконструисана пруга од Господарске механе до Раковице, трамвајска пруга од Новог гробља до Омладинског стадиона.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
109	1.253,1	1.367	704,056.000

1985 - И даље се интензивно гради

Завршена изградња тролејбуске линије (Калемегдан - Бањица II) и трамвајске пруге Економски факултет - Блок 45 (у дужини од 8,7 км) и деонице Радиоиндустрија - Устаничка, као и две исправљачке станице ИС "Лондон" и ИС "Бањица".

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
122	1.341,9	1.347	714,179.000

1986 - Набављена нова возила

Завршена реконструкција трамвајских деоница од Господарске механе до окретнице "Топчидер" до Раковице, затим трамвајска пруга од Господарске механе до Бановог брда (у дужини од 3,4 км), трамвајска пруга од Вождовца до Бањице, као и завршена реконструкција пруге у Ул. Војводе Степе.
Из средстава самодоприноса реконструисане су улице Мије Ковачевића, део Карађорђеве, приступни пут за сервисе на Бановом брду и нова девијација у Булевару

EXPO-ZIM 4-7. XII 86. NA BEOGRADSKOM SAJMU
RAZMENA I PRODAJA ZIMSKE OPREME



Војводе Мишића, а уз средства ГСИЗ и Ул. Патријарха Димитрија, део Булевара револуције (од Радиоиндустрије до Устаничке), Пожешка улица од нове окретнице до Хумарског факултета и Ул. Војводе Степе као и нови аутобуски терминали Кнежевац, Баново брдо, Устаничка и Вождовац. Исте године набављено је 116 аутобуса "Санос", 40 аутобуса ИК-160 и 161 и 15 аутобуса ИК-110.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
123	1.371,6	1.323	727,635.000

1987 - Продор трамваја у центар града

Средствима самодоприноса и комуналног доприноса започета изградња трамвајске пруге у Ул. Генерал Жданова, извршена реконструкција пруге у Душановој улици, замена дотрајалих контактних водова на тролејбуској деоници од Славије до Калемегдана, завршена изградња новог трамвајског депоа у Блоку 66.

Набављено 227 аутобуса, 30 трамваја и 9 специјалних возила.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
128	1.419,6	1.359	740,969.000

1988 - Реконструкција трамвајских деоница

Набављено 135 аутобуса (64 соло и 71 зглобни), реконструисана трамвајска пруга у Карађорђевој улици од Хотела "Бристол" до Доњоградског булевара и на деоници Правни факултет - Вуков споменик.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
129	1.428,2	1.411	779,193.000

1989 - Губици у пословању

Набављено 139 возила (12 тролејбуса а остало аутобуси), а расходовано 144 возила. Изграђени терминуси Бањица II, Скојевска, Медаковић. Израђени велики губици у пословању, заустављено запошљавање.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
130	1.486,2	1.382	783,105.000

1990 - Скупштина града Београда као оснивач предузећа

Нови услови - организовање комуналне привреде врши Скупштина Београда, као оснивач и ГСП постаје јавно предузеће. У другој половини године ГСП је престао да финансира инвестиције из сопствених средстава. Током године углавном је рађена инвестиционо-техничка документација и завршетак раније


348
348




66


67


68

започетих инвестиционих улагања. Набављено 197 возила (10 трамваја, 18 тролејбуса и 169 аутобуса), а расходовано 200 возила. Уместо преструктуирања система ЈГС-а у корист јачања улоге трамваја и тролејбуса, задржана је тенденција пренаглашене улоге аутобуског подсистема, чиме је и он сам доведен у питање јер се налази на граници засићења.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
129	1.482,2	1.380	768,679.000

1991 - Превелика социјализација превоза

Инвестициона улагања сведена на минимум, нагомилани а нерешени губици у пословању, неблаговремена и неадекватна политика цене превоза и превелика социјализација превоза доводи до катастрофалног економско-финансијског стања. Набављено 73 возила, расходовано 70 возила.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
129	1.556	1.385	586,7620.00

Мај 1992 - Уведене су санкције нашој земљи

150.000 избеглица у Београду, инфлација (раст цена на мало) 19810 %, инвестициона улагања минимална у набавку делова, компоненти и агрегата у постојећи возни парк. Набављено 46 возила од чега 10 тролејбуса а расходовано 69 возила. Ова година је карактеристична као почетак стагнације Градског саобраћајног предузећа.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
131	1.512	1.382	586,762.000

1993 - Пад возног парка

Хиперинфлаторни раст цена, висок диспаритет између цене превоза и основних улазних трошкова, нафте, електричне енергије, ауто гума. Због немогућности континуалног техничког одржавања возног парка, број возила у раду је варирао до 400 - 800, просечно 630 возила у раду.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
115	1.461	1.351	639,111.000

1994 - Све више се пешачи

Престала су улагања у даљи развој функције што резултира даљим смањењем инвентарског броја возила. И даље 630 возила просечно дневно у раду, ситуација је као 1975. године, а Београд на ужем подружју (10 градских општина) има 1,5 милион становника.


69


70

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
119	1.472	1.312	826.623.000

1995 - Нешто је више технички исправних возила

Инвентарски број возила и даље пада. Нарочито брзо пропадају аутобуси, због преоптерећености возила путницима и интензивног рада смањеног броја технички исправних возила. Број возила у раду се незнатно повећао.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
123	1.501,3	1.295	855.613.000

1996 - Стагнација се наставља, све су веће гужве у превозу

У односу на претходну годину 84 возила мање у возном парку. Све су чешћи откази возила. Набављено је 33 нових аутобуса марке ИКАРБУС. Крајем године започета је реконструкција трамвајских пруга у Булевару револуције (од Цветкове пијаце до Радиоиндустрије) и у Рузвелтовој (на делу од Жагубице до Новог гробља)

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
124	1.483,3	1.211	860.593.000

1997- Изгорела је тролејбуска гаража (ДОРЋОЛ)

У пожару који је избио маја 1997. у потпуности је изгорео тролејбуски депо (Дорћол(, чиме је настала огромна материјална штета. Одмах су отпочели припремни радови и израда техничке документације за пројекат новог тролејбуског депоа. Набављено је још 37 нових аутобуса марке ИКАРБУС и 1 трамвај марке ІКД. Добијено је 8 соло аутобуса као донација града Берлина. Извшена је реконструкција трамвајске пруге у улици Јурија Гагарина и Рузвелтовој улици. Успостављен превоз за особе са смањеном способношћу кретања са три комби возила.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
125	1.513,1	1.194	853.486.000

1998 - Почетак рада приватних превозника

Ову годину обележило је увођење приватних превозника у систем ЈГПП-а, као директна конкуренција ГСП-у. У таквим условима као и због све мањих финансијских средстава за пословање, ГСП бележи пад нивоа транспортне услуге. У односу на предходну годину ред вожње мањи је за око 100 возила и просежно је у раду 633 возила.


71


72

Искључења возила све су учесталија као и недостатак резервних делова и горива. Набављено је 20 нових трамваја КТ-4 и 43 аутобуса марке ИКАРБУС чиме је овако тешка ситуација само делимично ублажена.

Престао је да важи јединствени тарифни систем. Прешло се на наплату карата у возилима од стране кондуктера.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
122	1.2478	1.178	807,237.000

1999 - Агресија снага НАТО на Југославију

Након агресије НАТО земаља на Југославију 24.3.1999. године ГСП (Београд) је прешао на рад у ратним условима, што је значило укидање или скраћење великог броја линија, тако да се прешло на опслуживање по главним саобраћајним коридорима. У тим условима сви запослени изказали су велико пожртвовање и одговорност и тако допринели успешном функционисању града у време агресије.

У периоду након агресије поново су успостављене скоро све линије које су у време рата биле укинуте или скраћене, али је проблем недостатка возила у саобраћају и даље остао присутан. Набављено је 33 аутобуса и 2 тролејбуса марке ЗИУ.

Најзначајнији резултат у овој години представљало је пуштање у рад новог тролејбуског депоа (ДОРЋОЛ), изграђеног по најсавременијим технолошким решењима, намењеног за смештај и одржавање 135 тролејбуса.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
103	1.308,4	1.142	505,542.000

2000 - Стигла су возила из донација

Неповољна ситуација у погледу редовног одвијања саобраћаја настављена је и у овој години.

Застарео возни парк са просечном старости возила преко 10 година, ниска техничка исправност возила, хронични недостатак резервних делова, честе редукције саобраћаја због недостатка горива, велика флуктуација запослених су само део проблема који су довели до увођења ванредних мера од стране Републичке Владе. Први кораци у ревитализацији ГСП (Београд) начињени су одмах после увођења ванредних мера купвином 15 тролејбуса и потписивањем уговора о набавци нових аутобуса са фабриком ИКАРБУС.

AUTOBUS KAROSA
POKLON ČEŠKE REPUBLIKE



75


76



77

Суштинске промене десиле су се после октобарских дешавања када је нова градска влада као приоритет определила ревитализацију ГСП (Београд), као носиоца система јавног превоза у Београду. Циљ који је постављен пред руководство предузећа као и све запослене је да се достигне ниво рада предузеће са почетка деведесетих. До краја године вршен је већи број линија на своје трасе.

Пристигао је 61 аутобус из ИКАРБУСА а захваљујући Владама страних држава (Чешка Република, Аустрија, Грчка, Немачка, Словенија, Италија) стигао је 71 аутобус као донација. Расходовано је 239 аутобуса и 9 тролејбуса.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
115	1.364,1	1.062	363,140.000

2001 - Година значајних радних резултата

У овој години направљени су значајни кораци у постепеном повећању броја возила у саобраћају и одржавању задатог реда вожње. Просечно је у раду 527 возила са сталном тенденцијом пораста.

Набављен је 131 нов аутобус из ИКАРБУСА, 27 аутобуса добијена су као донација Влада страних држава као и 12 трамваја са 21 трамвајском приколицом, поклон владе Швајцарске. Београђане су по први пут почела да превозе два зглобна тролејбуса марке ТРОЛЗА. У истом периоду расходован је 135 аутобус, 14 тролејбуса и 1 трамвај, чиме је побољшана старосна структура и техничка исправност возног парка.

Остварена је сарадња са Европском банком за развој, после чега се приступило припреми тендерске документације за добијање кредита за набавку нових возила, опреме и алата. Такође Влада Јапана показала је спремност за донацију нових аутобуса Београду.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
118	1.439,1	1.086	404,122.000


WIEN GRÜSST BELGRAD
БЕЧ ПОЗДРАВЉА БЕОГРАД




ENTRATA - EINSTIEG
USCITA - AUSSTIEG
USCITA - AUSSTIEG
ENTRATA - EINSTIEG
L'Italia per Belgrado
295

ГСП
ДАНАС

ГРАДСКО САОБРАЋАЈНО ПРЕДУЗЕЋЕ - ДАНАС
ГРАДСКО САОБРАЋАЈНО ПРЕДУЗЕЋЕ - СУТРА



81



82

ГСП ДАНАС

Тренд побољшања превоза настављен је и током ове године, чиме се остварују зацртани циљеви достизања нивоа квалитета превоза са почетка деведесетих година.

Подсетимо се да је у периоду од 1991. године до 2000. године изостало значајније улагање у возни парк и инфраструктуру, тако да се у последње две године интензивно ради на превазилажењу тог проблема, што је предуслов за квалитетно обављања функције јавног превоза.

Одобрен је кредит од стране Европске банке у износу од 20 милиона еура, за куповину 111 аутобуса, реконструкцију дела трамвајске мреже као и набавку опреме и уређења погона КАРАБУРМА и КОСМАЈ, чија је реализација у току.

Влада Јапана је одобрила бесповратниу финансијску помоћ за куповину 93 аутобуса, који треба да стигну почетком наредне године. У току је модернизација 30 трамваја у фабрици ГОША.

Поново се уводи полуаутоматски систем наплате путем аутомата за поништавање карата. Од 1.септембра у саобраћају је 728 возила са даљом тенденцијом пораста.

ОРГАНИЗАЦИЈА ПРЕДУЗЕЋА

ГСП "БЕОГРАД", данас је организован у 6 саобраћајних погона, и то:

ЦЕНТРАЛА - гаражно-сервисни објекти за трамваје који се налазе на локацијама, Дорћола и Новог Београда;

ДОРЋОЛ - гаражно-сервисни објекат за тролејбусе;

КАРАБУРМА, КОСМАЈ, НОВИ БЕОГРАД и ЗЕМУН гаражно-сервисни објекти за аутобусе.

У оквиру сваког погона постоји Сектор одржавања и Сектор саобраћаја.

Директно у функцији саобраћајних погона су **РЈ САОБРАЋАЈНА ОПЕРАТИВА**, задужена за управљање и контролу саобраћаја и путника. У погону **ЦЕНТРАЛНИ РЕМОНТ** врше се генералне оправке возила, склопова и агрегата. У пожару који се догодио 24. августа изгорела је каросеријска радионица .

ПОГОН ЗА ОДРЖАВАЊЕ ОБЈЕКАТА задужен је за одржавање трамвајских пруга, контактне мреже, обезбеђује рад и одржавање исправљачких станица, као и транспорт неисправних возила на трасама.

AMSTEL
26
O 405 N
702



47



48

1969 - Аутобуси уместо тролејбуса

Донета одлука о укидању тролејбуса, и њихове замене аутобусима.
У току године тролејбуси на линијама 13 и 16 замењени су аутобусима. Отворене су две нове аутобуске линије 309 (Вуков споменик - Калуђерица) дужине 10,7 км и 531 (Баново брдо - Руша_) од 7,3 км. Набављена су још 93 аутобуса (30 ФАП-а, 61 ТАМ и 2 МАН-а). Захваљујући свему овоме, и поред сталног ширења територије Београда и пораста броја становника, колектив Градског саобраћајног предузећа успева да задовољи нарастање превозних потреба становника.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
75	742,1	735	315,147.604

1970 - Велика предност аутобуса

Дошло је до крупних промена у возном парку. Набављена су 144 нова возила, док је 76 расходовано. Купљено је 139 аутобуса и 5 трамваја (1 моторна кола и 4 приколице). Нова возила омогућила су редовније обављање возних редова. Отворена је нова аутобуска линија 17 (Шумице - Земун - Горњи град). Линије 23 и 16 спојене су у аутобуску линију 16 (Карабурма - Нови Београд). Продужене су аутобуске линије 27в (Трг Републике - Вишњица), 27г (Трг Републике - Миријево), 611 (Земун - Добановци), 306 (Вуков споменик - Лештане) и 12а (Зелени венац - Нови Београд - Сервис).

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
74	769,2	806	326,678.683

1971 - Отворен је значајан гаражно-сервисни објекат на Карабурми.

Посебна пажња је посвећена набавци возила већег капацитета.

Број линија	Дужина мреже (км)	Возила способна за рад	Превезени путници
81	826,7	827	316,954.901

1972 - Уставна трансформација ГСП-а

Обављене су обимне припреме за прелазак на нову организациону структуру Предузећа и конституисање ООУР-а "као носиоца рада, стварања дохотка и његове расподеле". Закључен је Самоуправни споразум о удруживању 9 ООУР-а у Радну организацију Градског саобраћајног предузећа. Одлучено је да нове организационе промене ступе на снагу 1. јануара 1973. године. Отворена линија 31А (Адмирала Гепрата - Церак), а тролејбуска линија 15 је постала аутобуска.



85



86

ГСП у свом саставу има и радну јединицу за обављање научно-истраживачких и развојних послова **ЗАВОД ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ И ПЛАНИРАЊЕ РАЗВОЈА**, радну јединицу за обављање економско-финансијских, правних и кадровских послова **ЗАЈЕДНИЧКИ ПОСЛОВИ** и радну јединицу која обезбеђује исхрану, смештај и одмор радника **ДРУШТВЕНИ СТАНДАРД**.

Поред објеката у којима су смештене организационе целине, инфраструктуру ГСП-а чине следећи објекти:
* **50.123** метра трамвајских колосека,
* **28.330** метара тролејбуске и **50.123** метара трамвајске контактне мреже коју држе **4.285** стубова контактне мреже,
* **30** каблова (10 KW) за напајање исправљачких станица укупне дужине **32.390** метара,
* **100** фидерских каблова (1 KW) од исправљачких станица до контактне мреже укупне дужине **75.573** метра,
* **21** исправљачка станица за напајање трамвајске и тролејбуске мреже,
* **56** отправничких објеката,
* **2.169** станица и стајалишта од којих је око **290** опремљено надстрешницама.

ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЉИ РАДА [1]

Данас, Градско саобраћајно предузеће располаже са **1.064** возила у инвентару, што је у односу на 1991. годину мање за око **23%**.

Просечна старост возног парка износи **10,2** године, а по видовима превоза:

- **228** трамваја, просечне старости **18,5** година;
- **21** трамвајска приколица;

- **112** тролејбуса, просечне старости **13,9** година;

- **724** аутобуса просечне старости **7,1** годи на, од чега:
- **305** аутобуса стандардне дужине и
- **419** зглобних аутобуса.

Трамваји су типа **ЧКД КТ-4** и **ДИВАГ**. Тролејбуси су руске производње **ЗИ/9** са две снаге мотора 120 и 150 **kWh**. а два зглобна тролејбуса марке **ТРОЛЗА**.
Аутобуси су различитих марки и типова: **ИКАРБУС (101, 103, 111, 161, 201, 202,203), МЕРЦЕДЕС, САНОС , МАН , КАРОСА, ФАП.**

1 Подаци из септембра 2002.



87



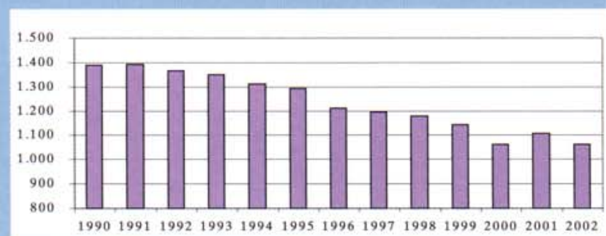
88

Јавни превоз путника организован је на **124** линије, и то: **11** трамвајских, **8** тролејбуских и **105** аутобуске.

Осим редовног дневног саобраћаја ГСП БЕОГРАД обавља и ноћни превоз путника у периоду од **00.00** до **04.00** часа, на **23** линије са **46** возила. Поред тога ГСП обавља превоз на **4** линије за превоз школске деце, **2** линије за децу оштећеног вида и **2** линије за превоз ретардиране деце. Са **3** комби возила обавља се и превоз особа са смањеном способношћу кретања.

Дужина укупне мреже линија износи **1480** км и то **827,4** км градских и **652,6** км градско-приградских од чега су **122,1** км трамвајске, **61,2** км тролејбуске и **1296,7** км аутобуске.

БРОЈ ВОЗИЛА У ИНВЕНТАРУ



Планирани број од **728** возила се остварује радним даном у периодима вршних оптерећења.

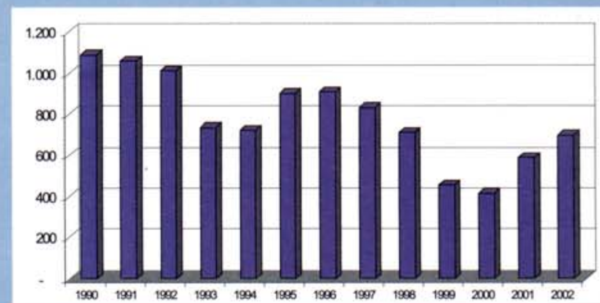
Радним даном возилима ГСП-а превезе се око **1.7** милиона путника.

Просечна експлоатациона брзина возила износи **19,1** км/х.

Коефицијент техничке исправности возног парка износи **0,70**.

Укупно је запослено **6 547** радника.

ОСТВАРЕНИ БРОЈ ВОЗИЛА У ВРШНОМ САТУ





ГСП СУТРА

Према важећем планском документу вишег реда (Измене и допуне ГУП-а до 2000. године), као и нови Генералним урбанистичким планом Београда, чија је израда у току, Градско саобраћајно предузеће је конципирало свој дугорочни развој. Основне смернице полазе од претпоставке да будући носилац јавног превоза у Београду буде **ЛАКИ ШИНСКИ СИСТЕМ**, што даје могућност унапређења и модернизације постојећег трамвајског система. На њега би се ослањали аутобуски и тролејбуски, видови превоза, који би имали напојно-дистрибутивну улогу.

У протеклих десет година, као последица ратног окружења,опадања животног стандарда, великог прилива избеглог становништва, нерешеног питања политике финансирања, утицали су на опадање материјалне основе предузећа, погоршања услова рада и технологије одржавања и потпуног престанка реализације планираних циљева развоја.

У годинама које су пред нама, и надамо се много повољнијим друштвено-економским околностима, стичу се услови за наставак реализације зацртаних циљева развоја.

У том смислу руководство Скупштине града и Предузећа је поставило циљ, да кроз нову политику пословања и инвестиционе програме, у најкраћем могућем року изврши консолидацију предузећа, ревитализацију возног парка на ниво из 1991. године и тиме створи услове за даљи развој, који је зацртан планским документима.

Ефекти рационалнијег пословања су већ видљиви, а интензивно се ради и на реализацији низа краткорочних интервентних мера за повећање прихода као што су: реафирмација аутомата за поништавање карата, нова организација продаје карата, контрола путника, нови асортиман претплатних карата, и низ других мера на маркентишкој и комерцијалној основи.

На инвестиционом плану поред реконструкција гаражно сервисних објеката погона КАРАБУРМА И КОСМАЈ, трамвајских колосека, контактне мреже у плану је и реконструкција погона РЕМОНТ.

Реализацијом ових планова и мера стварају се претпоставке за даљи развој функције превоза путника у Београду према конципираном дугорочном програму.

67 Kurzentrum Oberlaa
U. Reumannplatz U

ФОТОГРАФИЈЕ

ИЗДАВАЧ
ГСП "Београд"

ТЕКСТ
Емилија Богдановић
Јован Симоновић
Слободан Мишановић

ФОТОГРАФИЈЕ
ФОТО ДОКУМЕНТАЦИЈА ГСП
Драган Ђурић
Душан Анђелковић

ДИЗАЈН
Милена Лазаревић
ГРАФИКА НАСЛОВА
Радомир Вуковић
КОМПЈУТЕРСКА ГРАФИКА
Иван Богдановић

ШТАМПА
"СКЕНЕР СТУДИО", Београд
Заплањска 86

ТИРАЖ
1.000

БЕОГРАД 2002.


ГСП


153




1
606